

[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]

og for Kappelstriden mellem de søfarende Nationer om Udviklingen af en god og sund national Skibsfart.

Lasteliniekonventionen er at anse som en umiddelbar Videreførelse af Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen af 31. Maj 1929, som jeg havde den Ære at forelægge Rigsdagen, og som i Løbet af Sommeren er blevet ratificeret af Danmark. Jeg kan derfor henvise til Udtalelser om denne, der findes i Lands-tingstidenden Sp. 816, idet jeg her understreger, at disse to Konventioner, Sikkerhedskonventionen og Lasteliniekonventionen, tilsammen udgør en Kodifikation af Bestemmelser om Skibes Sødygtighed og om Betyggelse af Navigationen i det hele, paa hvilke det naturligvis efter Tid og Lejlighed kan være rimeligt at bygge videre, men som allerede nu udgør en Helhed af meget stor Betydning og Rækkevidde. Den engelske Regeringsdelegation ved Lasteliniekonferencen, der ligesom vor Delegation var sammensat af Embedsmænd, tekniske Ekspertter, Redere, Førere og Sømænd, udtaler saaledes i sin Beretning til den engelske Regering, at Reglerne i Lasteliniekonventionen i sikkerhedsmæssig Henseende betegner en iøjnefaldende Forbedring i Forhold til alt tidligere, og at disse nye Regler vil hæve Sikkerhedsniveauet for Handelsskibe hele Verden over. Paa samme Maade udtales det i en nylig af de Forenede Stater officielt udsendt Beretning, at Sikkerhedskonventionen og Lasteliniekonventionen supplerer hinanden og taget under et utvivlsomt betegner det vigtigste og mest virksomme Skridt, de søfarende Nationer hidtil har taget med det Maal at fremme Sikkerheden paa Søen.

Disse Udtalelser støtter i høj Grad den Opfattelse, for hvilken jeg her har givet Udtryk, men naturligvis vil det lige fuldt være paa sin Plads at spørge, ved hvilke Forholdsregler Lasteliniekonventionen da har betrygget eller fremmet Sikkerheden. Kun undtagelsesvis er dette sket ved, at man har forøget det saakaldte Fribord, altsaa formindsket den tilladte Maksimums- nedlastning, saaledes som det er sket for de saakaldte *glatdækkede* Skibes Vedkommende.

Ligeledes har man for alle almindelige Typers Vedkommende forøget *Vinterfribordet* noget. Men dette er altsaa Undtagelsen. I Almindelighed er Sikkerheden fremmet ved, at man har hæftet sin Opmærksomhed ved Skibenes i egentligste Forstand mest saarbare Punkter og her først og fremmest

Skibenes Luger og har foreskrevet mere virksomme Sikringsforanstaltninger end tidligere. De søfarendes Bekymringer med Hensyn til Sødygtigheden har netop ved mange Lejligheder i høj Grad været henvendt paa Spørgsmaalet om Lugesikringer- nes Tilstrækkelighed, og naar man gennemgaar Søulykkematerialet for vor egen Handelsflaade, vil man som bekendt ogsaa finde Tilfælde, hvor Forlisaarsagen med højere eller ringere Grad af Sikkerhed kan søges i Lugebeskadigelser. Paa samme Maade som overfor Lugespørgsmaalet har Lasteliniekonventionen stillet sig med Hensyn til andre Omraader, der er af Betydning for Sikkerheden, saasom Opbygningernes Lukkemidler, Rækværk og Skanseklædning, Lænseporte og Adgang til Mand- skabsrum.

Endvidere har Konventionen øget Sikkerheden ved at fastslaa, at *den nationale Kontrol* skal være effektiv og fortløbende, saaledes at den Betyggelse, der er tilvejebragt ved forsvarlige Anordninger, ikke senere forringes ved, at der foretages Ændringer i disse Anordninger. Dette gælder naturligvis først og fremmest alle Forhold vedrørende Skibskroget med Opbygninger, der vilde kunne paavirke selve Fribordsberegningen, men Kontrollen skal samtidig og i lige saa høj Grad tjene til at sikre, at Lugerne og de øvrige Forhold, jeg lige omtalte, stadig holdes i fyldestgørende Stand. Konventionen har ganske vist ikke kunnet fastslaa, med *hvilke* Mellemrum denne Kontrol skal udøves, fordi man ved en saadan Fremgangsmaade let vilde kunne gribe uheldigt ind i bestaaende Administrationssystemer, men samtidig med at fastslaa Hovedprincippet om Kontrollens Effektivitet har man i Form af en Rekommandation henstillet, at enhver Regering saa vidt muligt træffer Foranstaltning til, at de hertil fornødne Synsforretninger foretages med Mellemrum af ca. 12 Maaneder.

Endelig er Sikkerheden øget ved, at der er indført almindelig *international Kontrol*. Principperne for denne internationale Kontrol, der jo betegner et noget ømtaaligt Omraade, er følgende:

Kontrollen tager først og fremmest Sigte paa at fastslaa, at det fremmede Skib har et behørigt udstedt og gyldigt internationalt Lasteliniecertifikat. Er dette ikke Tilfældet, bliver de stedlige Myndigheders Kontrolret efter Sagens Natur praktisk set uden Grænse, men har Skibet sit gyldige Certifikat, bortfalder dog ikke dermed Myndighedernes Kontrolret, men denne